

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVI. — Wydana i rozesłana dnia 25. października 1894.

(Zawiera Nr. 203—205)

203.

**Dokument koncesyjny z dnia 8.
września 1894,**

na kolej lokalną od Nakři-Netolic do Netolic
(miasto).

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górnego- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążeczyony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy Dr. Ottokar Kudrna, adwokat w Netolicach, Ferdynand Riedl, dyrektor dóbr ks. Schwarzenberga w Peterhofie i Józef Kulisz, obywatel w Netolicach podali prośbę o udzielenie im koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od stacy w Nakři-Netolicach kolej rządowej Gmünd—Cheb do miasta Netolic, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzecznym koncesyjnym koncesyjuszom koncesją niniejszą na zasadzie

ustawy o koncesjach na koleję żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyjuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej od stacy w Nakři Netolicach kolej rządowej Gmünd—Cheb do miasta Netolic, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należycieści od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uszkodzane, na koniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolej, aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępeli i należytości od emisji akcji wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolej i jej zaopatrzenie według koncesji, jakież od kwitów tymczasowych i od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należytości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakież od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonarzy obowiązani są rozpocząć budowę kolej żelaznej w §. 1 wzmiarkowanej nizeważcośnie, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekordem dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonarzy kaucję w sumie dwa tysiące złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się koncesyonarzy prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonarzy do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolej.

§. 5.

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyona-

ryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości największej, Ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyonarzy prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijście ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonarzy.

Wypuszczenie w obieg obligacji pierwszorzędnych jest wzbronione.

Natomiast nadaje się koncesyonarzy prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwa przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, jakież kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wykończeniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnóżone być miały, koszta przez to poniesione mogą

być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze akcji zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczane, podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach rządowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nietylko gdy podróżą kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznimi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonarzyków mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyjowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzieniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonarzyków obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonarzyzach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych

§. 9.

Koncesyonarzyści obowiązani są w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyjowanej bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 10.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakłaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §sie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 11.

Ruch na kolei koncesyjowanej utrzymywany będzie przez Rząd w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonarzyków. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie, który Rząd zawrze z koncesyonarzyzami.

§. 12.

Koncesyonarzyści obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współżycia kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającemi,

na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkode własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63.

§. 13.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowień powyższych obliczony będzie koncesyjaryuszom płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w inny sposób niż postanowienia ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któryby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej przez koncesyjaryuszy w Banku krajowym czeskim pożyczki, jakież na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszy w miejsce koncesyjaryuszy pożyczki, którą zaciągnęli w Banku krajowym czeskim a nadto oznaczoną powyżej ratę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Rząd zastrzega sobie, że gdyby kolej odkupiona została na podstawie dochodu średniego

w myśl ustępu 1go, wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1go półrocznie płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko resztą pożyczki Banku krajowego królestwa czeskiego i w używanie kolei niniejszym koncesyjowanego ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 14.

Gdy koncesya utraci moc swojej i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 13, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 13), zatrzymają koncesyjaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tñdzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 15.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądu w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyjuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcyą Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim konsulat winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym, niniejszym ustanowiony, koncesyjusze nie są obowiązani aż do dalszego zarządzenia płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Uwalnia się koncesyjuszów od przepisanego w § 89 tym Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów nadzoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 16.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyjuszom prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi, ścisłe i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i re-

zydenckim mieście Wiedniu, dnia ósmego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmuset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.



Franciszek Józef r. w.

**Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.
Plener r. w.**

204.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 15. października 1894,

którem dla obszaru gminy stołecznego i rezydenckiego miasta Wiednia zmieniają się postanowienia zawarte w §§. 3 i 4 rozporządzenia ministeryjnego z dnia 8. stycznia 1878 (Dz. u. p. Nr. 8) dotyczące się należności służby miar i wag za sprawdzenie i cechowanie poza obrębem urzędów miar i wag, jakoteż za pomoc techniczną przy rewizjach policyjnych.

§. 1.

Z częściową zmianą §§. 3 i 4 rozporządzenia ministeryjnego z dnia 8. stycznia 1878 (Dz. u. p. Nr. 8) przyznaje się służbie miar i wag za sprawdzenie i cechowanie poza obrębem urzędu miar i wag i za pomoc techniczną przy rewizjach policyjnych na obszarze gminy stołecznego i rezydenckiego miasta Wiednia należności poniżej ustalone.

§. 2.

Okrąg każdego wiedeńskiego urzędu miar i wag, o ile tenże składa się z części obszaru gminy głównego i rezydenckiego miasta Wiednia, dzieli się na dwie strefy, z których pierwsza zamknięta w kole zatoczonem z siedziby każdego z tych urzędów miar i wag promieniem o 1800 metrach.

Części obszaru gminnego, leżące poza okresem tego koła stanowią drugą strefę.

§. 3.

Do której z dwóch stref należy miejsce komisji, stwierdza się na podstawie planu przez Władzę budowniczą uwierzytelnionego, na którym koło w §. 2 wzmiarkowane jest wyrysowane.

Jeżeli linia kołowa przecina miejsce komisji, w takim razie miejsce to zalicza się do drugiej strefy.

§. 4.

Należytości za sprawdzanie.

a) Dyety.

Za wszelkie sprawdzanie miar i wag, odbywające się poza obrębem urzędu, liczyć należy kwoty w §. 3 rozporządzenia ministerialnego z dnia 8. stycznia 1878 (Dz. u. p. Nr. 8) pod a) przepisane, stosownie do postanowień w rzecznym paragrafie zawartych.

b) Jezdne.

Jezdne wolno liczyć tylko za sprawdzanie w drugiej strefie.

Jeżeli taryfa powozów najemnych, obowiązująca na obszarze gminy miasta Wiednia, zawiera taksy jednokonek dla przestrzeni w rachunku podawanych, liczyć należy taksy taryfowe.

Nie kwalifikują się do przyjęcia w rachunku należytości za czekanie, tudzież osobne należytości za szczególne usługi, jakoto wstrzymanie zamówionego kursu, przewóz pakunku itp., o ile wzięcia pakunku nie wymagały szczególne okoliczności, które w wykazie kosztów powinny być wyłuszczone i przez przełożonego urzędu potwierdzone.

W takim razie, gdy w taryfie powozów najemnych niema taksy za przestrzeń, którą miano przebyć lub gdyby w ogóle takowa nie dała się zastosować, wynagrodzenie jezdnego policzyć należy w rachunku stosownie do postanowień §. 2 b) rozporządzenia ministerialnego z dnia 8. stycznia 1878, Dz. u. p. Nr. 8 (ustęp 1 i 2).

c) Wydatki na transport.

Za transport piątek potrzebnych do wykonania cechowania można policzyć tyle, ile w miejscu płaci się zwyczajnie za przeniesienie, atoli tylko w obrębie pierwszej strefy, co do której umieszczanie w rachunku jezdnego nie jest dozwolone.

Pod względem transportu innych narzędzi cechowniczych, jakoteż pod względem pomocników stosują się w obu strefach postanowienia zawarte w punkcie c) ustęp 2 §. 2. rozporządzenia ministerialnego z dnia 8. stycznia 1878, Dz. u. p. Nr. 8.

§. 5.

Należytości za pomoc techniczną przy rewizjach policyjnych.

a) Dyety.

Za pomoc techniczną przy policyjnych rewizjach miar, ciężarków, wag i innych przedmiotów sprawdzaniu i cechowaniu podlegających, służba miar i wag pobierać ma na całym obszarze gminy miasta Wiednia dyety wynoszące dwa złote za cały dzień a jeden złoty za pół dnia.

b) Jezdne.

Pod względem zwrotu kosztów jezdnego stosują się odnośnie postanowienia §. 4go.

§. 6.

Postanowienia ogólne, tyczące się wybierania drogi najkrótszej, wspólnego używania powozu, używania kolej żelaznych, tramwajów parowych itp. stosować się mają w sposób odpowiedni także do czynności urzędowych, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

§. 7.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia w Dzienniku ustaw państwa.

Bacquelem r. w.

Plener r. w.

Wurmbrand r. w.

205.**Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 18. października 1894,**

tyczące się przyłączenia gmin Kaczyny, Kozińca i Ponikwi łącznie z obszarami dworskimi do okreju Sądu delegowanego miejsko-powiatowego wadowickiego w Galicyi.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) gminy Kaczynę, Koźmiec i Ponikiew oddzielają się od okreju Sądu powiatowego andrychowskiego i przyłączają do okreju Sądu delegowanego miejsko-powiatowego wadowickiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. stycznia 1895.

Schönborn r. w.